Ensemble pour vaincre la pauvreté
Overcoming Poverty Together

Introduction à la stratégie de transport de la SIES :

Sa pertinence et son importance pour les municipalités du NB

Trevor Hanson

Membre du comité

CCSTRU

Des surfaces aux services

Stratégie de transport inclusif et durable pour la province du Nouveau-Brunswick 2017-2037

Comité consultatif sur les systèmes de transport ruraux et urbains

Société d'inclusion économique et sociale du Nouveau-Brunswick

Le 27 juin 2017

Ensemble pour vaincre la pauvreté
Overcoming Poverty Together

Ensemble pour vaincre la pauvreté
Overcoming Poverty Together

CBC News Article Sept 27, 2018

CBC | MENU

news | Top Stories | Local | The National | Opinion | World | Canada | Politics | Indigenous | More

New Brunswick

Blinded by hope: Moncton couple loses last $600 in suspected scam

Nathan and Madison Donovan were hoping to use a
off social assistance

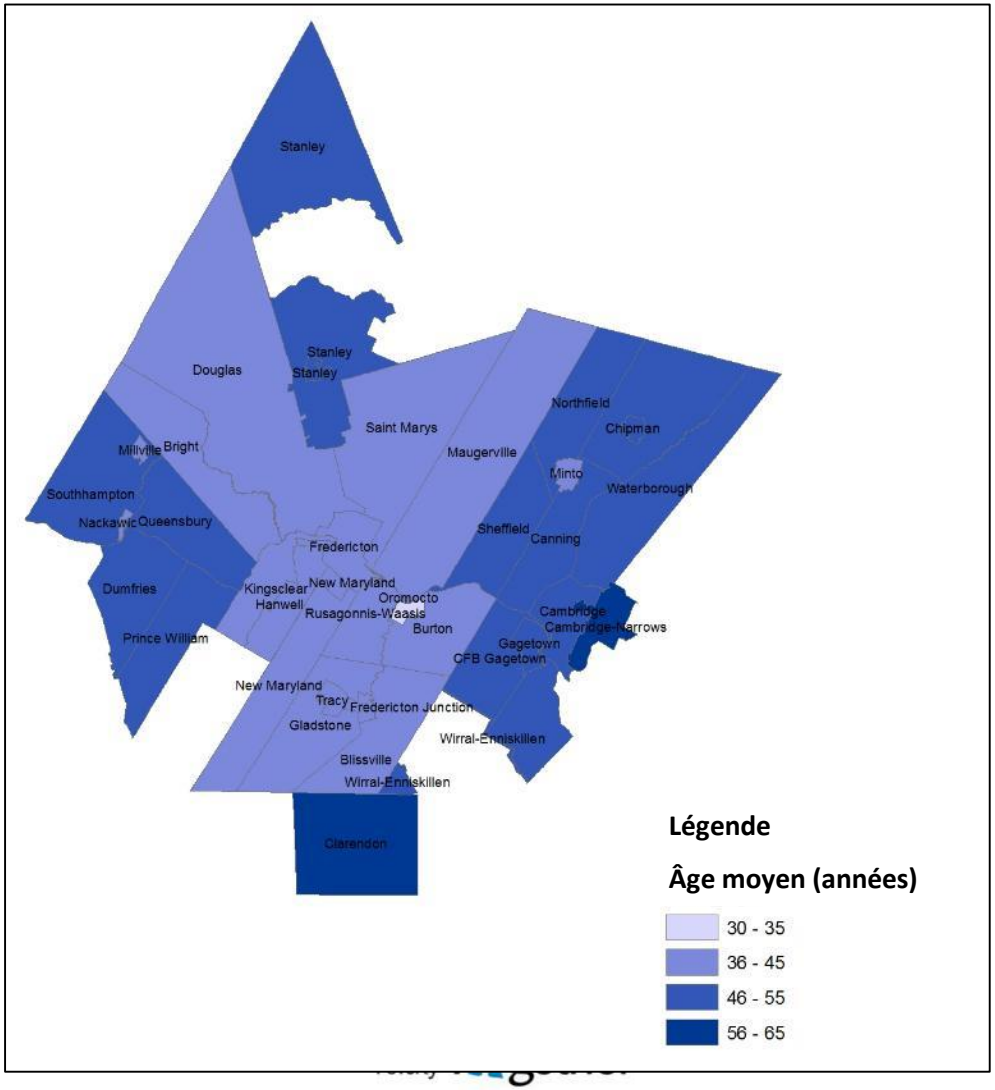
Vanessa Blanch · CBC News · Posted: Sep 27, 2018 5:00 AM

...Nathan est handicapé depuis qu'il s'est brisé le dos dans un accident de voiture en 2010. Il dit que son épouse Madison voulait retourner travailler de soir au centre d'appel du centre-ville. Toutefois, elle a besoin d'un véhicule pour s'y rendre et revenir du travail car il n'y a pas de service d'autobus la nuit.

https://www.cbc.ca/news/canada/new-brunswick/nathan-donovan-east-liberty-loan-scam-1.4836050

Ensemble pour vaincre la pauvreté
Overcoming Poverty Together

Comment répondre aux besoins en matière de transport d'une population rurale vieillissante?



Buts de la stratégie

1. **Positionner le NB afin de pouvoir relever les défis économique et sociaux causés par la dépendance à l'automobile**

2. **Monter un dossier convaincant et crédible en faveur d'une vision en matière de transport intégré; favoriser l'ouverture d'esprit**

3. **Identifier ce qui est nécessaire à la réussite de cette vision**

4. **Identifier comment on peut atteindre, de façon réaliste, cette vision**

5. **Élaborer des recommandations qui pourront convenir aux divers niveaux de gouvernements, aux secteurs privé et sans but lucratif et aux citoyens**

Portée

- **Urbain – rural**
- **Municipal, provincial, fédéral, sans but lucratif, secteur privé, secteurs non constitués en municipalités**
- **Exclut les services aériens et traversiers**
- **Puiser dans l'expertise des membres, sollicitation de commentaires (40 personnes), table ronde**

Cinq raisons justifiant une nouvelle vision

- **Raison no 1 : Le Nouveau-Brunswick a largement concrétisé sa vision antérieure par rapport à la mobilité automobile, mais cette mobilité fait en sorte que les populations dépendent maintenant de leur capacité à posséder et à conduire une voiture.**

- **Raison no 2 : Il n'existe pas, aujourd'hui au Nouveau-Brunswick, de « vision pour la mobilité» englobante en ce qui concerne les services de transport en commun, d'autobus et de transport ferroviaire de voyageurs – seulement la responsabilité de dispenser des services économiques, lesquels doivent encore atteindre leur plein potentiel pour attirer des usagers.**

- **Raison no 3 : Les Néo-Brunswickois veulent une « vision pour la mobilité » qui permette à ceux qui en ont le plus besoin de jouir d'un accès amélioré, qui diminue les coûts pour les citoyens et qui assure le soutien des initiatives communautaires utilisant les transports pour favoriser l'inclusion économique et sociale.**

Cinq raisons justifiant une nouvelle vision

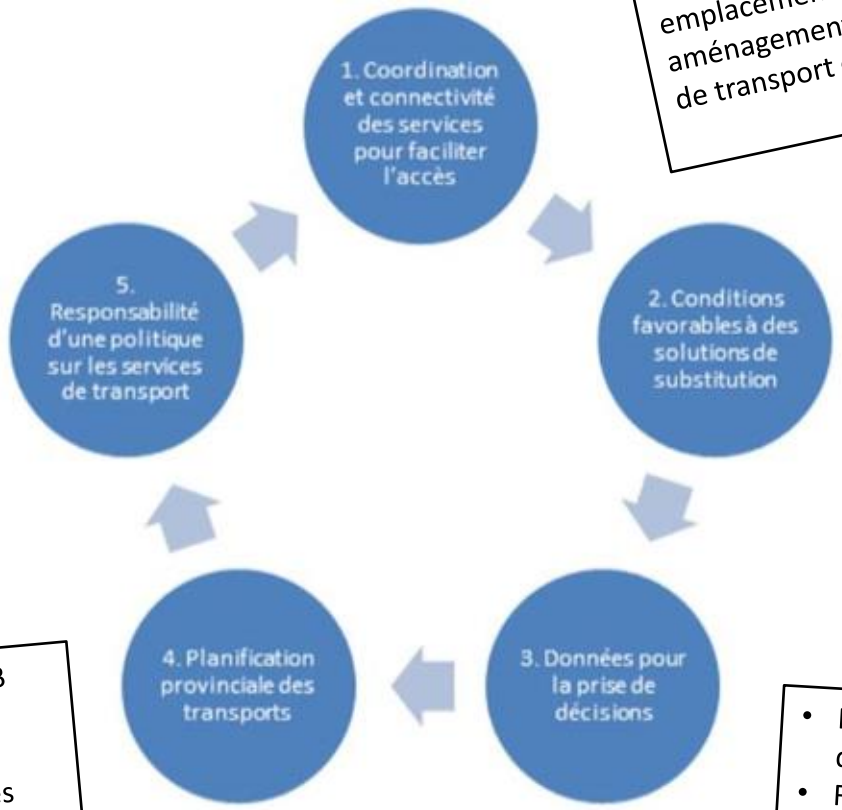
- **Raison no 4 : Les Néo-Brunswickois se tournent actuellement vers l'automobile pour faciliter leur inclusion économique et sociale; changer leur comportement pourrait donc être un long processus, qui devra débuter au plus tôt.**

- **Raison no 5 : Les entités responsables de la planification et de la prestation des services de transport doivent avoir une vision commune pour gagner en efficience grâce aux avantages sociaux procurés par une meilleure santé publique et un meilleur accès à l'emploi.**

Cinq exigences pour atteindre la vision

Établissement d'importants services de santé, d'éducation et services sociaux en de nouveaux emplacements, loin des aménagements et des voies de transport existants

- Aucun organisme ou direction unique responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre d'une politique sur la planification et les services de transport
- Gouvernement provincial n'est pas impliqué dans le transport collectif
- Déclaration d'intérêt?



- Approche plus régionale à l'égard du transport en commun?
- Secteurs non constitués en municipalité - outils

- Plusieurs régions du NB n'ont pas de plan de transport
- Pas obligé d'inclure des partenaires

- Peu de données sur les déplacements des usagers
- Fardeau pour les petites municipalités

Ensemble pour vaincre la pauvreté
Overcoming Poverty Together

Cinq principales recommandations 23 mesures

1. **Clarifier les rôles et les responsabilités par rapport aux services de transport au NB**
   - Start broadly with adopting Statement of Interest, work to coordinate existing programs, explore a single entity to oversee?
   - Débuter largement en adoptant une déclaration d'intérêt; coordonner les programmes existants; envisager une seule agence de coordination?

- **Améliorer la planification, la prestation et l'harmonisation des services de transport**
  - Financement provincial afin d'élargir le sevice de transport
  - Confier au commissions des services régionaux le mandat d'élaborer les plans
  - Coordonner l'aménagement du territoire et le transport

Cinq principales recommandations 23 mesures (suite)

3. **Améliorer et intégrer les données sur les transports pour la prise de décisions et la détermination des déplacements**
   - Sondage provincial sur les déplacements des ménages
   - Données sur les exploitants des services de transport collectif et sans but lucratif
   - Soutien à la recherche et à la technologie

4. **Améliorer la disponibilité d'options de transport urbaines et rurales abordables, accessibles et efficaces**
   - Élargir la portée régionale des transports en commun et collaboration avec le secteur sans but lucratif
   - Financement de base stable pour le transport communautaire
   - Multiples usages d'actifs
   - Objectifs de mise en œuvre de l'accessibilité
   - Encourager l'achalandage dans les autocars
   - Faire de VIA Rail une solution réaliste
   - Faire du transport actif une solution réaliste
   - Coopératives de vélo
   - Transport en commun abordable
   - Lignes directrices pour véhicules autonomes

Cinq principales recommandations 23 mesures (suite)

5. Élaborer un plan d'action pour mettre en œuvre la stratégie

- Constituer un comité provincial de surveillance des transports pour surveiller les progrès dans la mise en œuvre de la stratégie jusqu'à ce que les responsabilités à l'égard de celle-ci soient clairement définies

Recommandation

1.4 Envisager la possibilité qu'une entité provinciale unique supervise l'opérationnalisation de la stratégie de transport

Besoin sous-jacent : Les Néo-Brunswickois doivent savoir clairement à quel organisme il revient de régler les problèmes systématiques en matière de transport. Même les organismes gouvernementaux provinciaux et les municipalités de la province ont besoin de cette clarté, puisqu'ils négocient un système dont de nombreux aspects se chevauchent en ce qui a trait aux services de transport, sans autorité centrale. Une seule et même entité provinciale – organisme, ministère ou direction (au sein d'un ministère) – pourrait constituer un point de contact unique pour les problèmes liés aux services et aux politiques de transport, bien qu'elle ait pour cela besoin de ressources. Une composante principale de cette entité pourrait impliquer un soutien à la planification et des prévisions, de même que la collecte de données, menant au bout du compte à l'élaboration de solutions de substitution durables et accessibles en matière de transport qui répondent aux besoins des Néo-Brunswickois à ce sujet. En plus de venir combler un vide sur le plan du leadership par rapport aux politiques et au transport, cet organisme pourrait héberger différents programmes provinciaux exploités de façon isolée au sein du gouvernement provincial. La « Régie des transports du Nouveau-Brunswick », par exemple, a joué un rôle similaire par le passé pour le développement de ports maritimes et d'aéroports, et ses membres pourraient possiblement se réunir à nouveau pour assumer un rôle plus large par rapport au transport de passagers.

Responsable recommandé : Bureau du Conseil exécutif (BCE)

Motif

Responsable

Ensemble pour vaincre la pauvreté
Overcoming Poverty Together

Intérêt provincial dans les transports
Le Nouveau-Brunswick a intérêt à favoriser le bien-être économique, environnemental, social et culturel des collectivités urbaines et rurales par l'élaboration et la promotion d'un plan de transport provincial intégré, abordable, accessible, multimodal et durable.

Les transports sont essentiels aux Néo-Brunswickois pour l'inclusion économique et sociale, le maintien de la qualité de vie et l'accès à des services essentiels comme les soins de santé et l'éducation. La disponibilité, le caractère abordable et l'accessibilité d'options de transport, ainsi que l'emplacement des services et les décisions quant à l'utilisation du territoire influent sur la façon dont les gens peuvent utiliser les transports pour répondre à leurs besoins. Les changements démographiques et climatiques, l'incertitude économique et l'épuisement des ressources naturelles et financières feront en sorte qu'il devienne de plus en plus difficile de compter sur l'automobile au fil de temps. Le Nouveau-Brunswick devra établir des objectifs et prendre des mesures en termes de planification, de conception, de communication et de modification des comportements pour améliorer la faisabilité de solutions de substitution aux véhicules à occupant unique. Il en résultera un système de transport intégré qui maximise les avantages pour les citoyens, la société et l'économie tout en réduisant les effets sur l'environnement.

Objectifs

1. Maximiser l'inclusion économique et sociale des individus et des familles, y compris des personnes handicapées, en veillant à la disponibilité d'options de transport abordables, accessibles et efficaces.
2. Veiller à ce que les besoins en matière de transports des Néo-Brunswickois soient systématiquement compris et satisfaits, par l'emploi d'approches cohérentes et efficaces à l'échelle de la province pour des transports intégrés ainsi que l'aménagement du territoire et la prestation de services de transport.
3. Maximiser les avantages tirés des investissements actuels dans les transports par l'amélioration de la coordination au sein des secteurs publics provincial, municipal et fédéral ainsi que des secteurs privés et sans but lucratif, de même qu'entre eux.
4. Accroître le dynamisme et la viabilité des secteurs urbains et ruraux par des modes d'utilisation du territoire, la conception d'aménagements et des choix d'emplacements pour les services essentiels publics et privés qui répondront aux besoins des usagers des transports en commun et des programmes de conducteurs communautaires, de conavettage et de transport actif tout en réduisant la dépendance à l'égard du véhicule à occupant unique.
5. Cerner, dans les rôles et responsabilités de planification des transports et de prestation de services, les lacunes qui limitent la coordination élargie, l'intégration des systèmes et l'atteinte des objectifs des ministères ou organismes en matière d'inclusion économique et sociale, de répartition modale et d'atténuation des changements climatiques, et remédier aux lacunes en question.
6. Veiller à ce qu'il existe des mécanismes de financement et des mécanismes législatifs et réglementaires provinciaux pour l'élaboration, le maintien et le développement de solutions de substitution à l'automobile privée pour les déplacements locaux et interurbains, y compris un soutien provincial spécialement consacré aux systèmes de transport en commun municipaux et régionaux, et des programmes de transport communautaire sans but lucratif.

Conclusions et pertinence

- **Les problèmes de transport associés à l'inclusion économique et sociale reflètent un plus grand problème**
- **Les mécanismes qui pourraient favoriser les changements ne sont pas encore en place**
- **La participation municipale à cette stratégie est primordiale pour favoriser les changements au niveau provincial**

Ensemble pour vaincre la pauvreté
Overcoming Poverty Together